SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 49 minutos)

Dése cuenta de los asuntos a estudio de la Comisión.

(Se da de los siguientes:)

"Mensaje y Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo, Carpeta Nº 489/06. Administración de las Obras Sanitarias del Estado (OSE). Se le autoriza a adquirir el 60% de las acciones de la empresa 'Aguas de la Costa S.A.' a la firma Agbar, 'Aguas de Barcelona'.

-Solicitud de audiencia del Sindicato Único de la Administración Nacional de Puertos con el objetivo de tratar el tema de la terminal de contenedores.

-Invitación del Presidente de la Cámara de Transportes del Uruguay, señor Julio Sánchez Padilla, al acto de inauguración de la Primer Expo Transporte 2006, que tendrá lugar el próximo jueves 11 de mayo a la hora 12, con asistencia del señor Presidente de la República, haciendo uso de la palabra el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas en el LATU."

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa comunica que algunos miembros de la Comisión hemos recibido una invitación para una reunión a celebrarse en la ciudad de San Pablo.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera referirme al mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo relativo a OSE, ya que tiene cierta prioridad, en primer lugar, debido a que detrás hay una reforma constitucional aprobada y queremos dar los pasos correspondientes. En segundo término, cuando se hace una negociación, sea cual sea la posición a adoptar, hay que responder -y esto necesita, naturalmente, una modificación legal- si se puede o no hacer. Esto se debe a que si la empresa en cuestión cree que ya se está yendo, por más que haga una buena gestión, en definitiva empieza a tomar las cosas con otra mentalidad. Entonces, si esto se va a hacer, lo mejor es actuar cuanto antes, lo más rápido posible; de lo contrario, es preferible contestar que no.

A esos efectos, el Poder Ejecutivo ha enviado este proyecto de ley que consta de 5 artículos y que nosotros quisiéramos que la semana próxima sea discutido a nivel del Plenario. Naturalmente, deberíamos tener un contacto con OSE, que nosotros aspiramos a que se realice cuanto antes; si es posible, que la reunión se lleve a cabo el próximo viernes. Obviamente, los señores Senadores sabrán disponer si todos estamos en condiciones de recibir al Directorio de OSE -tal como lo planteé- cuanto antes.

SEÑOR MOREIRA.- Debemos señalar que nosotros tomamos contacto con este tema hace apenas 24 horas. Inclusive, ayer se planteó hasta una discusión acerca de a qué Comisión hubiera correspondido remitir este proyecto de ley. Finalmente, se decidió tratarlo aquí y así se hará.

A mi entender, si hay un tema en el que no median razones de urgencia, es éste. Recuerdo que cuando tratamos el tema de URAGUA, uno de los argumentos que se sostenían era la proximidad de la temporada veraniega, pero ahora estamos próximos al comienzo del invierno; por lo tanto, no estamos urgidos por el clima. No conozco las circunstancias de Aguas de la Costa, pero en realidad no me parece que sea un tema relevante.

Si se tratara de circunstancias propias de OSE, sería otra cosa, pero acá estamos hablando de una empresa privada y extranjera. No tengo nada contra las empresas privadas y extranjeras, pero entiendo que este es un tema -como decía el señor Senador Michelini- sobre el cual operó una reforma constitucional y cuyos alcances han sido ampliamente debatidos. Creo que acá hay un tema de análisis de constitucionalidad, inclusive, sobre el que tenemos que ser muy cuidadosos.

Me parece que tenemos que analizar en profundidad este tema y además escuchar al Directorio de OSE, que es actor principal en esto. También deberíamos conocer la opinión de algunos constitucionalistas -este tema podría haber sido enviado a la Comisión de Constitución y Legislación- para poder hacernos una composición de lugar.

Aclaro que discrepo en la necesidad de la urgencia porque, con respecto a este tema, tenemos que hacer un análisis muy cuidadoso. Ojalá pudiéramos llegar a una conclusión en forma unánime pero no sé si eso será posible porque primero tendremos que analizar esto muy bien. Reitero que en ese aspecto discrepo con lo expuesto por el señor Senador Michelini y pienso que tenemos que darnos un tiempo para escuchar no solamente la opinión de OSE, sino también el punto de vista de algunos constitucionalistas. Luego tendríamos que contar con al menos una semana para poder estudiarlo.

SEÑOR RIOS.- Me parece que las manifestaciones de los señores Senadores Michelini y Moreira no se contraponen. Para nosotros es un tema que requiere urgencia desde el punto de vista político, pero también me gustaría que OSE compareciera rápidamente ante la Comisión, a efectos de que manifieste cuál es la situación global, para que cada uno de los integrantes de la Comisión pueda tener una visión de cómo está la situación negocial. También considero que está bien que se realice una consulta breve a algún constitucionalista, en relación a algún aspecto determinado y que si estos profesionales no pueden comparecer ante la Comisión envíen sus opiniones por escrito, ya que últimamente hemos tenido algunas dificultades con las comparecencias. Quizás se podría consultar a uno o dos constitucionalistas pero no más porque, como bien decía el señor Senador Moreira, este tema ha sido bastante debatido y se ha escrito mucho sobre él. En definitiva, sobre el punto podrá haber acuerdo o desacuerdo pero las posiciones están claras.

En honor a la premura, propongo que recibamos a OSE y que concomitantemente se hagan los estudios y consultas necesarias, dejando claro que si no pueden comparecer en un lapso de tiempo razonable, tendrán que enviar la información por escrito. De esta forma, podremos ir avanzando en la consideración de este tema.

SEÑOR VAILLANT.- Estoy de acuerdo con lo que se ha planteado pero, más allá de la premura, es evidente que este proyecto de ley no podrá ser incluido en el Orden del Día de la próxima sesión de la Cámara de Senadores. La sesión siguiente ya se realizaría el mes entrante y, además, nuestra premura no es incompatible con el objetivo planteado por el señor Senador Moreira -que compartimos- de analizar a fondo este asunto. Creo que podremos hacerlo y luego llevar este proyecto de ley a discusión del Plenario en las sesiones que se realicen el mes que viene. Si tenemos una agenda por delante, creo que podremos cumplirla.

SEÑOR RIOS.- Propongo que se haga una lista de los constitucionalistas para lograr un consenso al respecto. Para ello, quizás podríamos apelar a la opinión del señor Senador Breccia, que es un estudioso del Derecho.

SEÑOR MOREIRA.- Quizás, también podríamos recurrir al doctor Aguirre.

SEÑOR VAILLANT.- Otra posibilidad sería consultar, además, al señor Senador Korzeniak.

SEÑOR AMARO.- Quiero dejar una constancia en el sentido de que, de hacerse presente en esta Comisión el Directorio de OSE, no vamos a concurrir porque no nos merece ninguna confianza lo que puedan decir. Sin embargo, vamos a acompañar en el Plenario cuando se trate el proyecto de ley.

SEÑOR MICHELINI.- Más allá de la constancia del señor Senador Amaro, se deberá entender que esta Comisión está casi obligada a invitar al Directorio de OSE para que opine acerca del proyecto.

SEÑOR AMARO.- Entiendo perfectamente pero, en lo que me es personal, es público y notorio a dónde se ha llegado; se ha llegado a los límites no sólo de denigrar a mi persona -que de eso soy responsable y tendré oportunidad de llevarlos al ámbito que corresponda-, sino al hecho de que los Directores de OSE están desempeñando la función del político y no la de un Director de Ente Autónomo. Me refiero a que están enjuiciando a personalidades en todos los niveles y son juez y parte en los informes elevados a la prensa nacional.

Era cuanto quería manifestar porque entendí que tengo el deber de comunicar, dado el respeto que siento por todos los integrantes de esta Comisión, el porqué de no hacerme presente si se dan las circunstancias mencionadas.

SEÑOR MICHELINI.- Deseo dejar constancia de que, naturalmente, esta Comisión está obligada a invitar al Directorio de OSE. Asimismo queremos hacer constar que no compartimos algunos de los dichos del señor Senador Amaro, aunque tiene todo el derecho de hacerlo.

Una tercera constancia es que creo importante que, independientemente de que ahora se den los pasos necesarios, si los tiempos se demoran, los señores Senadores de la bancada oficialista nos reservemos el derecho a acelerar el paso porque está bien que escuchemos a los constitucionalistas y que venga el Directorio de OSE. Además queda una sola sesión del Plenario en este mes, pero tampoco queremos que este proyecto de ley tenga un trámite del que no haya certeza cuándo se derivará a Sala.

SEÑOR BRECCIA.- Atento a las manifestaciones que han realizado los colegas de la Comisión, pienso que podríamos tener alguna sesión extraordinaria posteriormente al día 18 para que se puedan recibir los informes mencionados, a los efectos de tener prontas las consultas correspondientes e ingresar efectivamente la iniciativa debidamente informada y en su caso aprobada, tal como sugiere el señor Senador Michelini -inquietud que compartimos- a consideración del Plenario del Cuerpo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me gustaría también conocer al socio -al que le corresponderá un 40%- con el cual va a quedar el Estado. Estimo que sería bueno recibir a quien va a integrar esa empresa mixta, es decir, a la otra parte porque en algún momento se habla de la salida de la otra parte y sería muy bueno saber qué tienen planificado y cómo está acordado. Para ello sería importante invitar a quienes son los portavoces de ese 40% que queda en manos privadas.

SEÑOR BRECCIA.- Si hubiera acuerdo en la Comisión, a los efectos de compatibilizar lo expresado en esta reunión, creo que podríamos invitar al Directorio de OSE y a Aguas de la Costa el mismo día, tal vez realizando alguna sesión especial, y posteriormente recabar -incluso hasta por escrito- la posición de algunos constitucionalistas.

SEÑOR VAILLANT.- Propongo una agenda distinta, que no tiene por qué ser excluyente de otras.

En primer lugar, creo que debemos invitar al Directorio de OSE, luego tener los asesoramientos legales de los constitucionalistas y después, en todo caso, si se considera necesario, convocar a los representantes de la empresa privada. Insisto en que esta última invitación puede no ser necesaria porque, en definitiva, lo que estamos tratando tiene que ver con el otorgamiento de la autorización a una institución del Estado para hacer una compra, y si la concedemos, ese organismo deberá negociar con la empresa.

Reitero que no me niego de antemano a convocarla, pero antes creo que debemos escuchar a las autoridades de OSE y recibir los informes jurídicos de los constitucionalistas. Luego se verá si es necesario convocar a la empresa.

SEÑOR RIOS.- Estimo que luego de la comparecencia de los representantes de OSE estaremos en condiciones de saber en qué está la etapa de negociación, porque la concurrencia a Comisión de a quien se le compra con anterioridad a que el negocio esté cerrado o acabado puede debilitar el poder de negociación del organismo en el proceso de adquisición.

Por lo tanto, me parece que sería bueno escuchar la opinión de las autoridades de OSE y saber en qué posición está para ver cómo actuamos a los efectos -reitero- de no debilitar la posición negociadora del Ente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por mi parte, no tengo ningún inconveniente.

Les cursaríamos la invitación para el próximo miércoles. En todo caso, convocaríamos a la Comisión para más temprano, teniendo en cuenta que ese día hay sesión del Senado a las 16 horas.

SEÑOR VAILLANT.- Podríamos resolver el tema de las consultas jurídicas para ir adelantando en estos días.

(Dialogados)

SEÑOR BRECCIA.- Habría que hacer la consulta a los doctores Cagnoli y Gonzalo Aguirre, y les pediríamos que enviaran la respuesta por escrito.

SEÑOR RÍOS.- Creo que debemos cuidar la forma, lo cual supone preguntarles si quieren comparecer en la Comisión o si prefieren enviar un informe escrito. Tal vez los molestamos para que nos informen y de pronto quieren comparecer en este ámbito. Debería ser una decisión del consultado si prefiere comparecer o enviar la respuesta por escrito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haré las consultas con los representantes de mi Partido si hay alguna otra persona a la que pudiéramos convocar.

SEÑOR MOREIRA.- En la próxima reunión podemos dar los nombres.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo he pensado en Martins y en Durán Martínez como posibles consultantes.

Pasamos ahora a considerar el tema para el cual ha sido convocado el señor Senador Abreu.

Tiene la palabra.

SEÑOR ABREU.- Agradezco a los señores Senadores miembros de esta Comisión por la invitación que me han formulado.

Los señores Senadores recordarán que planteamos alguna preocupación en el Plenario sobre el alcance de algunas disposiciones de este proyecto de ley que, por otra parte, ya ha recibido media sanción en la Cámara de Representantes, por lo que si es aprobado sin que se le introduzcan modificaciones, se convertirá en una ley en condiciones de ser promulgada.

Nuestra preocupación estaba vinculada no sólo al tema específico del proyecto, sino también a la relación que tenga con la industria naval, e, incluso, a reflexiones sobre la suerte de la industria nacional en el país como política sectorial, que tan emparentada está con el proyecto de "Uruguay Productivo" del que se viene hablando desde hace mucho tiempo y que, además, no está ajeno al tratamiento de este asunto. Esto es, de qué manera se enfoca y se analiza el desarrollo de un país productivo en el caso de un proyecto de ley de esta naturaleza, que tiene repercusiones muy importantes no sólo en el ámbito de la producción de la industria, sino también, particularmente, en el de los servicios, a partir de la Ley de Puertos que mencionamos y que recojo como una de las experiencias más tristes que tuve en el Senado, cuando fui salivado e insultado desde la Barra junto a los demás Senadores que, simplemente, sosteníamos una posición diferente. Recuerdo, incluso, que el anuncio del ex Senador Batalla de que votaría a favor de la ley -aunque iba a cuestionar algunos artículos- desembocó en uno de los episodios más tristes que he presenciado en el Parlamento nacional.

Menciono estos aspectos porque forman parte de la historia de una larga ley que tenía que ver con la modernización del país, con la visión de inserción del Uruguay en la región, con la posibilidad de prestar servicios, de competir, de complementar actividades de la gran, pequeña y mediana empresa, pero sobre todo con una visión del destino nacional con participación logística y estratégica en un país que todavía está entrando en un terreno en el que tenía que desarrollar y profundizar estos temas. Profundizo en estos temas porque creo que es muy importante que nosotros podamos analizarlo a la luz de cuál es la repercusión de este tipo de proyecto.

También tenemos alguna preocupación en virtud del viejo concepto de la industria nacional, de la industria naval uruguaya, con respecto a cómo podría ser afectada por este tipo de proyecto o de qué forma puede ser complementaria. Creemos que este proyecto tiene que verse también con sus prioridades bien definidas, es decir, cómo se inserta en una estrategia de país, que es muy importante.

Como los señores Senadores recordarán, esto viene del año 1987. Con anterioridad a esta fecha, los barcos deportivos de bandera extranjera debían permanecer no más de seis meses en aguas uruguayas. Entonces, se aprobó el Decreto Nº 15.561, del año 1987, para fomentar el concepto de guardería náutica de la región, es decir, para aumentar el número de embarcaciones que permanecen en el área. Ahí se dispuso que las embarcaciones que vinieran navegando por sus propios medios desde el país de bandera de origen podrían permanecer en forma indefinida. Fue tan restringida la interpretación que se hizo de este Decreto que solamente podían ingresar al país aquellos que venían desde el país de bandera de origen.

Un Decreto posterior -con cierta flexibilidad- otorgó la posibilidad de que este tipo de tratamiento especial fuera para aquellos barcos que ingresaran navegando en puertos uruguayos pero no transportados en barcos u otros tipos de medios de transporte. Esto se hizo, simplemente, para evitar la rigidez de que sólo podían ingresar aquellos barcos que vinieran con la bandera de origen. Esto fue manejándose con un concepto muy amplio.

Los señores Senadores recordarán que en el año 2003, funcionando sobre decretos, hubo una denuncia aduanera -no sé si se trató acá- sobre más de cien embarcaciones, lo que motivó un problema de naturaleza regional, incluso, turístico, porque afectó la imagen del país y, en particular, a una cantidad de empresarios que estaban beneficiándose de este Decreto. La interpretación que se dio desde la Aduana fue con espíritu recaudatorio -como siempre sucede porque, entre otras cosas, está en la naturaleza de los hechos o en la lógica de la visión de la Aduana- y provocó una situación muy comprometida para el país. Entonces, es natural que aparezca una ley en estas condiciones.

Haciendo comparaciones, quiero decir que Uruguay tiene mil embarcaciones deportivas, y Argentina doscientas mil. Esto significa que tenemos que ir buscando una correlación entre las embarcaciones extranjeras y nacionales para ir logrando un equilibrio en el sentido de cómo dinamizamos la actividad de la industria en el país.

Nuestra preocupación en Sala se centraba en qué intereses, sectores o actividades podrían verse afectados por esto, sobre todo, a nivel nacional, en una incipiente industria nacional que se desarrolló en dos o tres astilleros del Uruguay. En realidad, no conozco ninguno de los astilleros pero sí he escuchado sobre el astillero Rosendo, ubicado en el barrio Buceo, que es uno de los más calificados de Sudamérica y que produce determinados barcos dentro de una escala. Lógicamente que acá se tiene que optar en cuanto a qué es lo que se tiene que privilegiar, por un criterio de costos. Lo que sucede es que Uruguay tiene un mes de ocupación plena y diez meses sin ninguna ocupación, en una infraestructura donde el desarrollo del turismo es muy importante. Basta con ver lo que sucede en los puertos de Riachuelo, Nueva Palmira y, particularmente, Carmelo donde quedan absolutamente vacíos todo el año. Esto es lo que nos ha llevado a entender un poco la filosofía de este proyecto. Pero también tenemos que entender quiénes son los actores en esta área, quiénes son los más perjudicados y, además, debemos tener una visión no nacionalista exacerbada sino nacional para ver cómo se complementa una actividad de servicios del Uruguay con actividades extranjeras y banderas extranjeras.

Por otro lado, tenemos que ver cómo aplicar un tratamiento similar a los que hacen ingentes esfuerzos en el ámbito de la industria nacional y, sobre todo, de la industria náutica, para competir, de alguna forma, con una producción muy reducida. Por ejemplo, uno de los astilleros que ha fabricado importantes barcos deportivos en fibra de vidrio producía uno o dos por año. Esto no implica que al reconocer la baja producción, se deje sin ningún tipo de protección y ayuda a los que apuestan, de alguna manera, a la industria nacional. Esto es lo que a nosotros nos creaba cierta inquietud.

Para tomar una decisión sobre este tema, habría que hacer una comparación entre el lucro cesante de los diez meses en que la actividad turística no se desarrolla en el país y el costo del mes o mes y medio en que realmente se trabaja a pleno. También debería analizarse el lucro de los astilleros por reparaciones.

Este proyecto de ley supone que la posibilidad de que ingresen barcos sin ningún tipo de restricción va a determinar una gran actividad en la prestación de servicios de pequeñas y medianas empresas vinculadas a esta actividad. El solo hecho de alimentar una actividad que vaya más allá de un mes y medio, supone que hay trabajo de carácter permanente y una visión distinta del país en su inserción, no solamente en el ámbito turístico sino en el de la prestación de servicios nada menos que en lo que significa una de las áreas más dinámicas en la concepción regional.

El ingreso por empleos y gastos por permanencia significa también aumento de mano de obra. Por otra parte, está el contrapeso de las construcciones navales. ¿Cuán reales son en el país como para que justifiquen su defensa o para que, en el concepto más rígido de Uruguay Productivo, se diga que esta industria nacional tiene que ser protegida en forma distinta frente a la visión de apertura que se da con una ley de esta naturaleza?

Estamos hablando acá de un viejo concepto que parecería que hoy ya está fuera de discusión, pero que en el área de puertos, como en tantas otras, ha sido muy discutido. ¿Es la apertura la protección de la industria incipiente o la competitividad de las industrias en función de una apertura

que se les da para que las propias industrias incipientes, sin la protección debida, puedan ser competitivas o acaso tener asociaciones estratégicas para poder desarrollarse en territorio nacional?

Obviamente, el articulado está muy bien planteado y tengo que reconocer el esfuerzo. En el Plenario formulé una pregunta sobre el concepto de implementación. Como ustedes recordarán, pregunté qué quería decir la implementación de un plan de optimización del puerto. En realidad, no significa solamente un compromiso. Si no me equivoco, el artículo 6º dice: “Deberán implementar dentro de un plazo de 120 días un plan de optimización”. Implementar no significa programar ni decir en el aire lo que tienen que hacer; quiere decir efectivamente poner en marcha. Estamos hablando de un plazo importante que se le da al Poder Ejecutivo -en particular a la Dirección Nacional de Hidrografía- para que esa implementación se ponga en funcionamiento, acelerando toda la actividad necesaria a fin de que este tipo de plan tenga resultados inmediatos en lo que significa la atracción y la dinamización de los puertos de carácter deportivo en el territorio nacional. Es importante reflexionar sobre esto.

Otro tema sobre el que hay que pensar es la bandera nacional. ¿Hay que privilegiarla o no? ¿El concepto de bandera nacional, más allá de los símbolos patrios de carácter referencial o simbológico, es una política nacional o no lo es? En este proyecto de ley estamos decidiendo simplemente que la bandera nacional pasa a ser absolutamente descartada o secundaria en el ámbito de la política nacional ¿Por qué? Simplemente porque el que puede importar barcos de cualquier bandera -y no necesariamente precisa hacer un traspaso de esa naturaleza- o tener sus barcos instalados en astilleros uruguayos para su reparación o para la prestación de servicios no le obliga al cambio de bandera. El que tenga una bandera nacional no está beneficiado como lo estaba antes. En las amarras de los puertos deportivos había una preferencia del 30% para las banderas nacionales y eso hoy no se da más y ha sido anulado. En el ámbito tributario, incluso, tienen elementos muy importantes como, por ejemplo, sus impuestos o la importación de determinados accesorios. Antes se permitía que empresas nacionales pudieran importar determinados accesorios de los barcos en competencia con los que importan los de bandera extranjera. Hoy no se le permite importar al de bandera nacional y sí al de bandera extranjera.

No digo que estoy en contra de estos temas, sino que debemos reflexionar sobre ellos. Dado que un proyecto de ley es un mensaje muy claro sobre qué tipo de país queremos desarrollar, pienso que en términos generales podemos compartir la filosofía de esta iniciativa, dado su efecto dinamizador moderno que está por encima del tradicional concepto de bandera nacional. Cabe señalar que un barco de bandera nacional se vende solamente entre uruguayos y la venta demora entre uno y dos años. Podría decir que el que tiene bandera nacional no se vende, mientras que el de bandera extranjera se pone en un catálogo y a los quince días está vendido.

Entonces, ¿por qué este proyecto de ley va a facilitar toda esta operativa? ¿Por qué el hecho de tener un barco de bandera extranjera, con todo lo que ello implica -esto es, importarlo y mantenerlo acá sin costo alguno y pagando sólo el tributo que establece la normativa-, en este caso, tendrá preferencia respecto a tener uno de bandera nacional? Frente a esta situación y a la hora de llevarse a cabo las importaciones y la construcción de barcos, la bandera nacional, no digo que será eliminada, sino que pasará a ser un elemento de segundo orden o prioridad.

Una de las medidas que podría haberse analizado con más tiempo sería la obligación de establecer una preferencia o exoneración de esta naturaleza a la importación y después, como contrapartida y luego de un largo tiempo, obligar a los barcos a ingresar a la bandera nacional, porque esto también constituye una política de bandera.

Fíjense los señores Senadores -y aclaro que no voy a ingresar a considerar la Ley de Pesca, pero he visto sus antecedentes- de qué manera una cosa está ligada a la otra. Seguramente se plantearán el esfuerzo intelectual que está haciendo este Senador para ingresar a un determinado tema, pero quiero decir que no es mi intención incursionar en él con picardía política. Me refiero nada más y nada menos que al Acuerdo con México de 1988. Considero que si lo tomamos como ejemplo podríamos obtener una autorización especial para poder negociar fuera del MERCOSUR con otros países, porque en aquel momento este Acuerdo permitió que pudiéramos tener un cupo de exportación de barcos pesqueros a ese país. Más allá de que en aquella oportunidad no se logró exportar casi ninguno de estos barcos, la idea era lograr un incentivo. Si bien es cierto que la dimensión y la escala condicionan al país de manera muy importante, creo que estos aspectos deben ser mirados con mucho realismo y no con voluntarismo. Por eso, cuando hago la reflexión sobre la bandera nacional, no es mi intención hacer un ejercicio de xenofobia o de nacionalismo infundado, sino resaltar el hecho de que en este, como en tantos otros temas, la relatividad de muchas cosas, en principio, está marcada por la realidad de un país que tiene un mercado muy pequeño y una escala de producción reducida. Frente a

esta situación, el interés del país de insertarse de forma más dinámica en el mercado lo llevará a tener que realizar renunciamientos y condicionamientos a un viejo concepto de nacionalismo.

A veces me preocupan las diferencias que puedan surgir. Aclaro que no estoy en contra del proyecto de ley, pero creo que se le podrían introducir algunas modificaciones -aunque no en este momento- si se entiende que ello contribuye a una política de carácter nacional sobre el tema y no a una reacción de carácter puntual en la que la responsabilidad recae, exclusivamente, en las autoridades uruguayas por el mero hecho de decir que hay un plan de optimización.

Con respecto al articulado, no entiendo por qué en el artículo 3º se expresa que todas las embarcaciones a que hace referencia esta ley podrán ser inspeccionadas. El país no puede renunciar a su obligación de inspeccionar; la inspección tiene que ser imperativa y no facultativa, pues no sólo tiene que ver con el aspecto de carácter tributario o legal, sino con el relacionado con las políticas ambientales, etcétera. De manera que me hubiese gustado que esa facultad que se otorga al Poder Ejecutivo -o, en todo caso, a quien lleva a cabo las actividades de control- fuera más imperativa. Lo mismo podría decir respecto al artículo 4º, en el que se establece que las embarcaciones amparadas por esta ley deberán, en todo momento, mantener la bandera o matrícula vigente.

Parecería que el propio Estado está renunciando, en ciertos aspectos, a determinadas actividades que tiene que desarrollar para no crear la idea de que cualquier inversión o actividad de esta naturaleza no va a tener control alguno o, simplemente, por el hecho de incentivarlo, el propio Poder Ejecutivo, el Poder político del Estado, funciona en su actividad de control bajo el régimen de la facultad y no bajo el de la obligación de hacer el control.

SEÑOR MICHELINI.- Más allá de lo interesante del tema y de si se van a plantear modificaciones o no, quisiera señalar lo siguiente. Si se estableciera que todas las embarcaciones a las que hace referencia esta ley deberán ser inspeccionadas, no sé si estaríamos en condiciones de realizarlas y, como bien anota el señor Senador Vaillant, estaríamos generando en la propia ley un incumplimiento por imposibilidad de hacerlo. Pero, además, inclusive cumpliendo la ley, estaríamos generando un gran problema porque toda embarcación que se acercara al Uruguay estaría bajo sospecha. Tenemos 200.000 embarcaciones en Argentina, tenemos un turismo a desarrollar, tenemos puertos, costas, ensenadas y ríos que los argentinos vienen a disfrutar, por lo que no sería conveniente que hubiera determinado límite a partir del cual empezara la inspección, ya que puede ocurrir que vengan hasta aquí por veinticuatro horas.

Obviamente, no podemos renunciar a la facultad que tenemos en ese sentido, porque si hubiera una sospecha, una información o una investigación debería acercarse la autoridad competente y revisar una y mil embarcaciones si lo considerara pertinente, pero no me parece adecuado montar toda una estructura para inspeccionar obligatoriamente. Si esa fuera la objeción, en principio no la compartiría.

SEÑOR MOREIRA.- Me surge una duda, porque en el Repartido no figuran las otras normas, sobre todo las reglamentarias, a las que se hace alusión aquí. Ante esto me surge la interrogante acerca de cuál es el régimen vigente en esta materia. El señor Senador Abreu decía que hoy las embarcaciones pueden permanecer por imperio de los Decretos vigentes. Concretamente, quisiera saber cuál sería la diferencia con el régimen actual, porque conozco muchas situaciones de uruguayos -sobre todo en Colonia- que tienen veleros de bandera argentina, situación extremadamente común en aquel departamento. No sé cómo hacen en lo que refiere a acreditar su propiedad y no sé en qué condiciones ingresan. Por eso me gustaría saber cuál es la diferencia que hay entre el marco reglamentario vigente y este proyecto de ley.

SEÑOR BRECCIA.- Este proyecto de ley tiende a dar un marco legal a una situación de hecho que hasta el momento está contemplada por Decretos. Como se informa en la exposición de motivos, se trata de un Decreto que fue sancionado durante la Administración Sanguinetti y de otro posterior, de la Administración Lacalle. El Decreto de la Administración Sanguinetti establecía que las embarcaciones deportivas o de recreo que llegaran al país navegando desde el país de origen por sus propios medios, podría permanecer, etcétera, etcétera. Posteriormente, ello dio lugar a que se encontraran con dificultades prácticas evidentes porque, de acuerdo con las informaciones que surgen del Registro de la Prefectura Nacional Naval, el 90% de las embarcaciones deportivas o de recreo son de bandera extranjera y, de ese 90%, el 70% son propiedad de sociedades “off shore” que habitualmente están radicadas en Islas Vírgenes Británicas, Bermudas, etcétera. Por lo tanto, es imposible que estas embarcaciones de 12, 14 ó 18 toneladas puedan venir navegando desde allá haciendo travesías transoceánicas. Por lo tanto, lo que se hizo fue establecer en el posterior Decreto “las que llegaran al

país navegando por sus propios medios", eliminando el requisito de que vinieran navegando desde el país de origen de su bandera. Lo que sucedió fue, justamente, lo que refería el señor Senador Abreu, en el sentido de que se planteó una cuestión con respecto a la situación tributaria de esas embarcaciones. Como eso estaba regulado por Decreto dio lugar a dudas acerca de la pertinencia de las exoneraciones tributarias que se establecen a embarcaciones de bandera extranjera. Reitero que, de hecho, fueron amparadas por ese Decreto. Por lo tanto, lo que trata de hacer en buena medida esta ley es crear un marco legal para ese tipo de situaciones.

Con respecto a lo que planteaba el señor Senador Abreu sobre la palabra "podrán" que figura en el artículo 3º, desde mi punto de vista obedece al hecho de que también es discutible -y fue discutido también en la sede judicial- la pertinencia de la inspección llevada a cabo sobre buques de bandera extranjera. Desde el punto de vista del Derecho Internacional, se puede llegar a entender que dichos buques son territorio extranjero. Por esa razón se estableció el "podrán", aunque igualmente su utilización es discutible; incluso, ha habido discusiones al respecto.

SEÑOR ABREU.- Voy a comenzar por el primer tema que se planteó acerca de la palabra "podrán". No comparto la reflexión que hace el señor Senador Michelini porque pienso que se puede manejar sin que esto signifique una especie de inspección que sea de tal naturaleza que implique una construcción burocrática importante. La señal que tenemos que dar es que las inspecciones -sobre todo en materia de Prefectura- no pueden quedar en manos de facultativos del Poder Ejecutivo porque ello también puede convertirse en una fuente de corrupción. Digo esto porque estamos hablando de una industria que se va a desarrollar. Además hay que tener en cuenta la presencia multitudinaria que puede establecer determinados criterios diferenciales o discrecionales respecto a si se inspecciona o no. La inspección está referida al cumplimiento de las normas básicas de la Prefectura y del Registro; no estamos hablando de una especie de Estado policíaco relacionado con los barcos. Simplemente es para que exista seguridad jurídica e igualdad de tratamiento para todos y para que no deje librada la facultad de la inspección a la voluntad de los jerarcas de turno.

SEÑOR MICHELINI.- Yo no lo comparto, señor Senador.

SEÑOR ABREU.- Es discutible, por eso dije que no compartía la posición del señor Senador Michelini. Este tema lo quería dejar planteado para que quede como una reflexión y espero que no nos equivoquemos.

Pasando al otro punto, estoy de acuerdo con lo que señaló el señor Senador Breccia cuando se refirió a la historia que tiene este asunto. En realidad, aquí hay dos Decretos y uno modificó al otro para permitir el ingreso navegando por sus propios medios. Después, en diciembre de 2003 se produce una denuncia aduanera contra cien barcos que estaban en tierra. Entonces, dicha denuncia creó un impacto muy importante en la temporada turística. El proyecto de ley trata de subsanar por la vía del vigor de la ley la discrecionalidad que el Poder Ejecutivo de aquella época tuvo sobre la interpretación tributaria del funcionamiento del régimen. Ese tipo de solución ha determinado que la ley -quizás con algún otro ajuste- vaya orientando con seguridad jurídica una nueva forma de implementar una red de prestación de servicios que tendrá repercusiones sobre la bandera nacional y la industria insipiente pero que contará, además, con un elemento prioritario que es muy importante y que se traduce en una economía abierta, competitiva y de servicios en la que parecería que últimamente todos estamos en cierta coincidencia.

SEÑOR MOREIRA.- Creo que el tema de la seguridad jurídica es esencial. El conocimiento que tengo sobre el tema es fundamentalmente práctico porque he observado situaciones que se reiteran y que involucran a uruguayos que tienen embarcaciones de bandera argentina, que las compran en Buenos Aires y las dejan en Uruguay. Seguramente ello ocurre porque están amparados en esos Decretos. Pienso que este instrumento le va a dar una estabilidad y una seguridad mucho mayor.

Honestamente quiero señalar que no me parece que se traduzca en mayor permanencia.

Conozco los puertos colonienses y especialmente las costumbres de los nautas y puedo asegurar que los uruguayos siempre van a ser pocos. En realidad la presencia más importante es de embarcaciones argentinas con propietarios argentinos y en esos casos es muy difícil que esos propietarios dejen acá sus embarcaciones porque no acostumbran hacerlo. Ellos van y vienen; les gusta navegar e, incluso, usan los barcos durante toda la semana para navegar por el Delta.

No sé si esto traerá más actividad. Sería bueno pero -no me voy a oponer a este proyecto de ley- sinceramente tengo dudas de que ello vaya a suceder. En este sentido, recuerdo haber solicitado en reiteradas oportunidades al ex Ministro Cáceres que no cobrara las amarras en invierno. Nunca obtuvimos una respuesta positiva y, en realidad, lo que se perdía era muy poco. Lo que pedíamos era una señal para que vinieran más y no para que dejaran sus embarcaciones toda la semana porque, reitero, es muy difícil que lo hagan. De ser así tendrían que cruzar por otro medio de transporte y todos sabemos -sobre todo los que vamos a Colonia- que eso es muy caro. Si una tripulación entera tiene que cruzar, por ejemplo, por BUQUEBUS, debe abonar $ 10.000 y, en los hechos, el medio de transporte más barato para ir y venir sería el barco propio.

Por otro lado, cabe destacar que aquí no hay infraestructura en materia de astilleros. Ahora, el señor López Mena está reinstalando en Carmelo un viejo astillero y me llama la atención no haber escuchado ninguna voz en contra, por lo que supongo que esto no debe molestar. Reitero, voy a acompañar este proyecto de ley pero no me parece que después se vaya a traducir en mayor permanencia, tal como decía el señor Senador Abreu, porque quedarse acá también tiene un costo. Colonia -no digo Punta del Este que es mucho más lejos- es el departamento que tiene la mayor actividad náutica promedio durante todo el año pero, repito, no creo que dejen los barcos acá porque, además, tendrían que mantener a la tripulación. Lo veo complicado conociendo lo que son las costumbres.

He consultado con algunos entendidos en el tema y me han dicho que tal vez mejor que esta resolución sea lo que decía el señor Senador Abreu, es decir, exonerar totalmente las adquisiciones de importación de este tipo de embarcaciones por lo que representan en ese sentido. Claro que no lo podemos plantear en un proyecto de ley nacido en el ámbito del Poder Legislativo porque requiere iniciativa del Poder Ejecutivo, pero quizá exonerándolos de impuestos obtendríamos un mejor resultado porque podríamos poner “de bandera nacional”. No sé qué marca la diferencia y digo esto solo como un comentario porque sin duda vamos a acompañar este proyecto de ley.

SEÑOR ABREU.- Las reflexiones del señor Senador Moreira están de acuerdo con la orientación de este proyecto que lo que pretende -y es lo que nosotros hemos recibido y compartido- es tratar de llenar el vacío de la ausencia de la infraestructura portuaria durante diez meses para ver si se puede desarrollar alguna actividad con carácter de prestación de servicios o de astilleros y, de alguna forma, dar empleo e, incluso, fomentar la radicación o la permanencia del barco en territorio nacional. No olvidemos que este Decreto del año 2003, que provocó gran incertidumbre, afectó a cien barcos.

De manera que si en un régimen de Decreto hablamos de cien barcos, podemos suponer que una cantidad importante de barcos pudieran estar vinculados.

Otro tema muy importante es que la actividad de mantenimiento de un barco es mucho más activa que la de autos e, incluso, requiere de cierta especialización.

En definitiva, la preocupación que quería compartir con ustedes, sin perjuicio de esta orientación, es saber cuál es la filosofía que detrás de esto inspira la política de bandera nacional. No sé si frente a la dinamización de las cosas, la globalización ha llegado como para que la bandera nacional uruguaya no tenga cotización. Este es el gran tema.

Termino diciendo que comparto el motivo del proyecto pero sin dejar de lado este tipo de consideraciones que son parte, también, de una política de continuidad. Esto no se agota con un proyecto de ley; se complementa con decretos, con resoluciones y con una política a seguir. Con respecto a esto último, es muy importante el artículo que obliga al Poder Ejecutivo a aplicar un determinado plan de optimización de los puertos deportivos en 120 días. Y cuidado con esto, porque hay que saber muy bien que el Poder Ejecutivo va a estar bajo la atenta mirada de esta óptica para ver cuál es el grado de eficiencia según la Dirección Nacional de Hidrografía, etcétera. Digo esto porque a veces la voluntad y los voluntarismos pueden más que la realidad y también hasta para la contribución de una mejor forma de preservar la relación entre las expectativas de los actores y las posibilidades que tenga el Poder Ejecutivo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Compartimos el criterio con el que se planteó este proyecto de ley porque creemos que el objetivo es tratar de captar toda esa gran masa de barcos que anda en la vuelta y que no viene en forma estable. Hemos visto que el mantenimiento genera una gran cantidad de jornales y de ingresos por concepto de servicios que no podemos despreciar.

Me parece que el tema de la bandera nacional comenzará por un buen sistema de astilleros de mantenimiento para llegar después a la industria propia. Es básico, entonces, fortalecer el área de servicios de mantenimiento ya que, al estar con bandera extranjera, las embarcaciones se están readaptando, modernizando y cambiando motores por lo que permanentemente generan progreso en esta área. Conozco alguna pequeña empresa de Maldonado que, a partir del mantenimiento, ha empezado a armar, iniciándose de esta manera como armadores. Recuerdo también que cuando era Intendente de ese departamento facilitaba la conexión entre una empresa pequeña, que hacía servicios de mantenimiento, y la Armada Nacional, lo que llevó a que se terminaran construyendo en sus astilleros -y con tecnología de la empresa- las lanchas patrulleras que Uruguay exportó para controlar en el Congo. Esta posibilidad para la empresa surgió, precisamente, a raíz del trabajo de mantenimiento que hacía en el puerto de Punta del Este. En esa circunstancia perfectamente podría haber tenido lugar una empresa mixta, porque la Armada estaba encantada de ofrecer a esa empresa los galpones de Laguna del Sauce, que en ese momento se encontraban subutilizados.

Creo que este proyecto de ley es un camino que generará oportunidades y favorecerá a la industria nacional.

SEÑOR ABREU.- Sería bueno que en algún momento, sin perjuicio de compartir la aprobación de este proyecto de ley, pudiéramos invitar al Poder Ejecutivo para que nos diga cuál es su visión sobre la industria naval y la bandera nacional, ya que ello ayudaría a ir esclareciendo el tema.

En el día de hoy, simplemente, quería hacer estas reflexiones, compartir mi opinión sobre estos temas y seguir trabajando en él con el mismo espíritu constructivo con que lo he hecho en algunas otras Comisiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Comenzamos a analizar el proyecto artículo por artículo.

En consideración el artículo 1º.

SEÑOR VAILLANT.- En el artículo 1º habíamos planteado eliminar la referencia que se hace a la Ley Nº 12.091 porque, justamente, no refiere a las embarcaciones deportivas. Por lo tanto, eliminaríamos "Declárase por vía interpretativa a los efectos dispuestos en la Ley Nº 12.091 de 5 de enero de 1954 que" y el artículo comenzaría donde dice: "Las embarcaciones", etcétera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 1º con la modificación que se ha leído.

(Se vota:)

-7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 2º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 3º.

SEÑOR VAILLANT.- Entiendo la preocupación que el señor Senador Abreu plantea en torno al artículo 3º en tanto que en lugar de facultar al Poder Ejecutivo a inspeccionar, se lo obligue. Si obligamos a realizar la inspección nos comprometemos con lo que puede llegar a ser un incumplimiento. En realidad, inspeccionar es un acto físico que luego hay que realizar. Tal vez, entonces, la preocupación del señor Senador Abreu podría quedar contemplada planteando que todas las embarcaciones a que hace referencia la ley deberán ser controladas, que es una cosa totalmente distinta. La forma de control, la inspección, es un hecho físico que obliga a un incumplimiento.

SEÑOR BRECCIA.- Lamento no compartir las observaciones realizadas por el señor Senador Abreu y recogidas de alguna manera por el señor Senador Vaillant, porque creo que el artículo está correctamente redactado.

Si nosotros establecemos una obligación de control o de inspección tendríamos luego que entrar en la reglamentación de ese control o inspección y, posteriormente, verificar si efectivamente la inspección se ha llevado a cabo. De esta forma, eventualmente podríamos dejar excluidas a una cantidad de embarcaciones del régimen en el que se las pretende incluir. Me parece que esta facultad que se le da al Poder Ejecutivo es correcta, por lo que no debería cambiarse la redacción de este artículo.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que sobra una "y" antes de "no pudiendo realizar actividades rentadas de ningún tipo.". Creo que perfectamente se podría poner una coma en lugar de la "y".

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente acoto -porque ya se votó- que en el artículo 1º figura la expresión "y/o" que creo que va a ser objetada en Sala por el señor Senador Korzeniak.

SEÑOR ABREU.- No sé cómo decide la bancada de Gobierno lo relativo al artículo 3º.

SEÑOR BRECCIA.- Que el artículo 3º quede como está.

SEÑOR ABREU.- Yo hubiera preferido una redacción que dijera, por ejemplo, que todas las embarcaciones a que hace referencia esta ley estarán sujetas a inspecciones de la Dirección Registral y de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval. Inclusive, de esta forma, le damos cierta flexibilidad al tema. Pero "podrán" es de tal discrecionalidad que creo amerita una mayor reflexión.

SEÑOR VAILLANT.- Lo mismo habíamos planteado con referencia al control, pues las formas en que se lo hará quedarían en manos del Poder Ejecutivo.

No obstante, yo voto el artículo tal como figura en el proyecto y creo que la cuestión está en buscar un consenso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el señor Senador Abreu no quiere dejar la discrecionalidad en manos de los funcionarios.

SEÑOR MICHELINI.- Cuando estas embarcaciones llegan a puerto, al tratarse de personas extranjeras, pasan por la Aduana. Entonces, no estamos hablando de que no hay control, sino de embarcaciones que están en el mar o cerca del puerto y a las que en algunos casos hay que inspeccionar. Cuando hay fundamentos, está todo bien, pero cuando no los hay, ¿qué estamos haciendo? ¿Para qué estamos haciendo un esfuerzo brutal? Cuando hay información acerca de un posible tema de drogas o contrabando, está bárbaro actuar. Sinceramente, prefiero esta redacción para que, cuando se hagan las inspecciones, haya una normativa que ampare, pero no me parece beneficioso que se den señales en el sentido de que se mirará raro a todo el que venga al país. Sé que esta no es la perspectiva del señor Senador Abreu, pero no quisiera dar esa señal.

SEÑOR MOREIRA.- Creo que coincidimos en la sustancia. Por eso me parece que una posibilidad sería establecer que la Prefectura Nacional Naval, a través de la Dirección Registral y de Marina Mercante, tenga las mismas o idénticas facultades de inspección respecto a los buques de bandera nacional.

SEÑOR ABREU.- Estoy de acuerdo con la propuesta del señor Senador, pero la palabra "facultad" me genera algunas dudas. Aclaro que envidio el espíritu liberal de que está imbuida la posición del señor Senador Michelini, pero en este momento soy un poco más restrictivo y proteccionista de la función del Estado.

SEÑOR MICHELINI.- Propongo que se quite la "y", se agregue una coma y se vote este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el artículo 4º.

(Se vota:)

7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 5º.

SEÑOR MOREIRA.- Me pregunto si será correcto excluir de las previsiones de esta ley a las embarcaciones con una eslora menor a tres metros porque en realidad me parece que es muy poco. En Colonia Suiza hay una persona que tiene una pequeña industria en la que hace lanchas de fibra de vidrio que miden más de tres metros y quizás podrían representar una competencia para la industria local.

SEÑOR BRECCIA.- No representan competencia porque no se trata de barcos de bandera extranjera; en realidad, ni siquiera portan una bandera. En el proyecto de ley se hace referencia a los buques de bandera extranjera.

SEÑOR MICHELINI.- Esta iniciativa está vinculada con las importaciones. Pongamos el ejemplo de que llegaran 50.000 embarcaciones de menos de tres metros; evidentemente, el Uruguay se va a beneficiar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

En consideración el artículo 6º.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

-7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR MICHELINI.- Para quienes redactan quiero decir que el texto del artículo 1º debería arreglarse porque dice "y/o" y, según entiendo, debería quedar "o".

SEÑOR PRESIDENTE.- Es correcto, señor Senador. Vamos a adelantarnos al señor Senador Korzeniak, que va a hacer la misma corrección, y corrijamos el texto que expresa: "pudiendo ser propietarios y/o usuarios" para que diga: "pudiendo ser propietarios o usuarios".

Queda aprobado el proyecto de ley.

El miembro informante será el señor Senador Amaro; de no ser así, el informe lo hará el señor Senador Moreira.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 1 minuto.)